

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
Wioślarstwa, Żeglarstwa i Pływactwa
Rok 4 **Warszawa, Październik 1930 rok** **Nr. 15**
Cena egzemplarza zł. 1

Zakończenie sezonu wioślarskiego w Bydgoszczy.

Bydgoski ośrodek wioślarski, zamknął w niedzielę, 12.X oficjalnie swój tegoroczny sezon wioślarski. Uroczystość rozpoczęła się zbiórką na przystani Bydgoskiego Klubu Wioślarek, skąd wyruszono w barwnym pochodzie, w którym uczestniczyły wioślarki i wioślarze wszystkich miejscowych klubów wioślarskich z orkiestrą wojskową na mszę św. do Fary.

Po nabożeństwie odbyła się właściwa uroczystość na przystani Bydgoskiego Klubu Wioślarek, który to Klub ku zadowoleniu wszystkich pełnił z polecenia Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich funkcje gospodarzy. Do licznie zebranych sportowców oraz przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych przemówiła w serdecznych słowach wiceprezeska B. K. W., Wanda Sommerówna, apelując do wioślarzy, ażeby przy zgodnej, harmonijnej pracy nie szczędzili trudów i zabiegów dla chwały wioślarstwa bydgoskiego. Silne wrażenie na obecnych wywarło przemówienie dow. 15 dyw. p. generała Thommée, który mówił o wyczynach miejscowego wioślarstwa i o konieczności hartowania ducha i ciała. Jako wzór postawił bydgoszczanina Feliksa Więcka, zwycięscę tegorocznego biegu kolarskiego do polskiego morza.

Po tych przemówieniach nastąpiła defilada łodzi. Przepiękny i bardzo malowniczy był moment, kiedy długi łańcuch wiotkich, zwinnych łodzi, poruszanych miarowemi ruchami silnych ramion, defilował poważnie i zwinnie. Przeszło 50 łodzi wszystkich miejscowych towarzystw wioślarskich brało udział w tym przeglądzie sił. Publiczność oklaskiwała łodzie, szczególnie, gdy przejeżdżała niepokonana dotąd ósemka nowicjuszy B. T. W., która zwyciężyła w tym sezonie czterokrotnie w Warszawie, Bydgoszczy Poznaniu.

Zdjęcia flag dokonał przy dźwiękach orkiestry p generał Thommée. Wspólna fotografja zakończyła tę część uroczystości.

Wieczorem w Kasynie Cywilnem odbył się wieczorek taneczny. Bawiono się z przysłowiowym „wioślarskim" temperamentem. Podczas wieczorku rozdał p. dyr. Żewicki, jako przedstawiciel Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich nagrody i żetony tym wioślarkom i wioślarzom, którzy zwyciężyli w pierwszych jesiennych regatach międzyszkolnych, urządzonych we wrześniu b. r. przez miejscowy Klub Wioślarski „Brda" przy Państwowem Gimnazjum Humanistycznem.

Wioślarstwo w Wyszkowie.

Sport wioślarski w Wyszkowie od kilku lat uprawiała sekcja K. S. „Bug". Niestety w tym roku żadna osada nie wyjechała na wodę, tylko dzięki zarządowi, który dotąd nie przygotował taboru! Obecnie „Sokół" przygotowuje tabor dla swojej sekcji i już w przyszłym roku wioślarstwo napewno wznowi.

Zamknięcie sezonu w Yacht-Klubie Polski w Warszawie.

W dniu 19 października nastąpiło opuszczenie bandery Yacht-Klubu Polski. Na przystani przy wale Miedzeszyńskim do zebranych gości i członków przemówił Komandor Klubu p. W. Szadurski, dokonywując przeglądu prac, które Zarząd obecny jako tymczasowy uskutecznił od maja r. b. Zarząd przedewszystkiem położył wielki nacisk na dwie sprawy zlecone mu przez W. Zebranie, pierwsze — ustalenie trwałych podstaw i uruchomienie Oddziału Morskiego Y. K. P. w Gdyni, który w roku bieżącym wybudował lokal klubowy na nabrzeżu Wilsonowskiem i posiada 12 yachtów na boi — rejestrowanych w Klubie, a to — „Junak, Witeź, Junjor, Carmen, Jurand, Irka, Kismet, Eós' i jachty pp.: Jacomini, Filanowicza, Listopada, Ziabickiego, Sadowskiego i Słomnickiego — gdy w ubiegłym sezonie było ich tylko 4; drugie — zalegalizowanie i opracowanie nowego statutu. Obie te sprawy zostały definitywnie zakończone i wobec tego Komandor Szadurski wezwał członków do wybitnego współdziałania wszystkich, by w nowym sezonie sportowym Y. K. P. mógł urzeczywistnić w pełni swój program sportowy na wodach śródlądowych dążąc do ostatecznego celu Klubu, którym jest najpełniejszy i najbardziej rozwinięty jachting morski.

Po opuszczeniu bandery, które odbyło się jak każe tradycja Yachtingu, o zachodzie słońca, wszyscy powrócili do lokalu, gdzie zebranie towarzyskie przeciągnęło się do późnego wieczora.



Rok 6. WARSZAWA, 15 PAŹDZIERNIK 1930 r. Nr. 15

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

TYLKO NIE PAUZA!

Już po sezonie. Najzajadlejsi, najnamiętniejsi muszą już dać za wygrane. Niema rady.

Lecz nie znaczy to, by miała nastąpić zimowa śpiączka, by światek sportów wodnych miał być ogarnięty przez bezwład i bezruch. A nawet — by intensywność jego życia miała opaść, by puls miał osłabnąć.

Gdyż po sezonie — to znaczy raczej: przed sezonem. Dla tych, co patrzą przed siebie, co chcą iść naprzód, co nie myślą leniwie spocząć na wawrzynach i miąć ich ciężarem swej apatji, a pragną i szukają nowych, świeżych laurów.

A nam, wodniakom, dziś w próżniactwo bawić się już nie wolno szczególnie. Bo na martwym punkcie nie mogą stanąć ci, komu sport polski zawdzięcza szereg wspaniałych sukcesów, uzyskanych właśnie dzięki nieprzerwanej i niezmordowanej pracy. Nie mogą stanąć ci, czyje postępy szalone podziwia zagranica, kogo powszechnie stawiają za przykład.

Bo dla nich — stanąć w miejscu, to więcej, to gorzej, niż się cofnąć.

Zapewne, życie w ośrodkach sportów wodnych nigdy nie zamierało zupełnie. Spotykano się w zimie w lokalu klubowym, by pogwarzyć o tem, jak to w lecie było, by spędzić wieczór w towarzystwie kolegów sportowych. I też, by radzić nad planem dalszej akcji, by wybierać zarządy, uchwalać rezolucje, przyjmować sprawozdania i ustalać programy. Lecz rzadko, lecz mało gdzie — by ćwiczyć.

A teraz właśnie ćwiczyć koniecznie potrzeba. Przeszły już czasy, kiedy można było w tej lub innej gałęzi sportu wielkie nawet święcić triumfy dzięki wrodzonym zdolnościom, bez wytrwałej, intensywnej i planowej zaprawy. Kto trenuje tylko pół roku, parę miesięcy traci na to, aby powrócić do kondycji, umożliwiającej wzięcie się do poważnego treningu; zaczyna co roku od nowa, więc normalnie co roku dochodzi do tegoż samego maximum.

Ten zaś, kto półrocze „wakacyjne" wykorzystuje dla dalszej usilnej pracy nad sobą — sezon zaczyna w miejscu, w którem skończył poprzedni, i oczywiście stale i nieprzerwanie idzie naprzód.

Prawdy te są oczywiste, zna je każdy. Lecz nie każdy chce wyciągnąć z nich konsekwencje. I — rzecz ciekawa — im mniej się ktoś wysilał w okresie letnim — tem dłuższy i gruntowniejszy wypoczynek chce mieć w zimie.

Więc „asy" ćwiczą rok okrągły; tego dowody mamy w wynikach. Lecz ci, co do wielkich triumfów pretensyj nie roszczą — próżnują. A i im tego czynić nie wolno. Wioślarstwo polskie, pływactwo polskie — to nie dwójka Poznań 04, i to nie Bocheński z Kotem, a to — tysiące zawodników różnej klasy. I o poziomie świadczy, jak też o losach przyszłych decyduje nie wynik jednego rekordzisty — a przeciętna, uzyskiwana przez masę.

Nie starczy więc, by Jarkuliszówna pływała całą zimę, a poznańczyzy ruszali wiosłem w basenie. Pracować muszą wszyscy, i najsłabszy nowicjusz powinien mieć świadomość, że od pracowitości jego i zapału zależą nietylko jego wątpliwe sukcesy osobiste, lecz i — sukcesy międzynarodowe, olimpijskie, miejmy nadzieję, niewątpliwe.

Powiedzą może — a warunki pracy? To byłoby postawienie kwestji zgoła nieaktualne. Nie jesteśmy już takimi nędzarzami, jak niedawno jeszcze. Kryte pływalnie istnieją w szeregu większych miast, zimowe baseny do ćwiczeń wioślarskich są w każdym dużym klubie. A pozatem — czy nie można ćwiczyć, nie posiadając tych urządzeń? Czy nie można uprawiać innych sportów, pokrewnych co do rodzaju wymaganych wysiłków, lub poprostu — przerabiać sumiennie codzienną gimnastykę, tak, aby nic ze sprężystości i sprawności muskułów przez zimę nie stracić?

Dla chcącego nic trudnego! Kto nie zechce pauzować, znajdzie napewno możliwość niezaprzestawania treningu. A trenować, powtórzmy raz jeszcze, koniecznie trzeba. Trzeba dlatego, że w sezonie tegorocznym byliśmy w dobrej formie, uzyskaliśmy szereg pierwszorzędnych sukcesów, więc w sezonie przyszłym musimy się okazać godni swej reputacji, czyli — uzyskać sukcesy jeszcze większe.

Postępy nasze, triumfy nasze nie powinny znać żadnej pauzy.

ANDREÉ

22 sierpnia b. r. z Trömso nadeszła wieść, która poruszyła cały świat.

Dr. Horn, kierownik ekspedycji naukowej na wyspie Białej - Vitön odnalazł obóz zaginionego przed 33 laty Andreégo.

Znaleziono zwłoki, notatki. Tajemnica białej śmierci znalazła rozwiązanie.

Salomon August Andreé urodził się 18 października 1854 roku w małem miasteczku Grenna w Szwecji.

Z zawodu inżynier elektryk i fizyk żywo interesował się sprawami aerostatyki.

Lata 1882—83 spędza na Spitzbergu, prowadząc badania meteorologiczne. Później jako dyrektor biura patentów nie zaniedbuje zagadnień związanych z lotnictwem. W 1892 roku Akademja Umiejętności przyznaje mu fundusz na kontytuowanie prac z zakresu aerostatyki. W 1893 widzimy go w Stockolmie, gdzie odbywa pierwsze loty balonem wolnym. Nadchodzi rok 1895. Andreé opracował szalony projekt podróży balonem na biegun. Składa go Akademji Umiejętności, przedstawia swój plan Międzynarodowemu Kongresowi Geograficznemu w Londynie.

Mimo trzeźwej argumentacji, projekt znajduje mało wierzących w możliwość realizacji. Andreé nie ustaje w zabiegach. Przekonywa, zdobywa niezbędne fundusze. Listę ofiar na lot otwiera Alfred Nobel darem 65.000 koron szwedzkich, za nim kroczy król sumą 30.000, oraz inni niemniej hojni ofiarodawcy.

Od tej chwili projekt nabiera realnych kształtów. Andreé zamawia balon we Francji w zakładach Lachambre'a. Plany statku opracowuje znakomity aeronauta George Besançon. Rok 1896 schodzi na pracach przygotowawczych.

Balon typu kulistego o pojemności 6.000 m. sz. gazu (wodoru) uszyty był z jedwabnej tkaniny „ponghe", klejonej poczwórnie. Średnica kuli wynosiła 20,5 metra, wierzch balonu pokrywała koszulka ochronna, całość oplatała siatka konopna. Kosz balonu pleciony z trzciny składał się z galerji - pokładu i kabiny, gdzie mieściła się sypialnia. Miejsce wyzyskano znakomicie na pomieszczenie przyrządów naukowych, broni, prowiantu (odgrywającego również rolę balastu).

Całość obmyślono i wykonano bardzo starannie. Andreé zaopatrzył balon w szereg ulepszeń, pozwalających na częściową sterowność powietrznego statku. W tym celu balon posiadał 6 wlokących się po ziemi lin, których zadaniem było utrzymywać statek na niewielkiej wysokości nad



Balon Andreégo „Oernen" w chwili odlotu 11 lipca 1897 r.

ziemią. Wleczenie lin zmniejszało szybkość, co znów wytwarzało „względny wiatr", zużytkowany przez Adreégo do kierowania balonem z pomocą 3 żagli zawieszonych między koszem, a powłoką. Próby wypadły zadowalająco, uzyskiwano sterowność w granicach do 30^0 w stosunku do wiatru.

Szereg prostych urządzeń pozwalał na pozbycie się lin w razie zaczepienia o wyniosłości gruntu.

Idea podróży balonem do bieguna nie była nowością. Już w czasie wypraw Franklinowskich 1845 r. Francuzi Dupuis i Delcourt przedstawili podobny projekt, mniej lub więcej realne plany przedstawiali Maréchal Lambert, Meissel, Cheyne. Nawet twórca balonu Andreégo Besançon wraz z Hermitte'em projektowali podróż, nie znaleźli jednak funduszów do realizacji. Andreé okazał się od nich szczęśliwszy. 7 czerwca opuszcza Goetheborg mały stateczek „Virgo", niosący na północ uczestników wyprawy: Andreégo, Ekholma, dyr. biura meteorologicznego w Stockholmie i Strindberga, towarzyszy im sztab uczonych, lekarz, oraz przedstawiciele fabryki, mający ustawić na Szpicbergu fabryczkę do wytwarzania gazu i dopilnować ostatnich przygotowań technicznych.

Na Szpicbergu za bazę obiera wyprawa Dansk-Satt, wyspę Duńczyków.

W końcu lipca prace przygotowawcze i próby ukończono. Zbudowano szopę drewnianą, gdzie umieszczono balon, napełniono go wodorem. Oczekiwano tylko południowego wiatru. Plan swój Andreé oparł na następujących założeniach: Przelot przez biegun miał zająć 5—6 dni, potrzebnych, by z wyspy Duńczyków dotrzeć do Alaski lub północnej Syberji. Możliwość lądowania na Grenlandji Andreé odrzucał ze względów meteorologicznych.

Ubytek gazu pozwalał na pobyt 30 dniowy w powietrzu. Pewność była zatem niemal 5-krotna. W razie konieczności po odcięciu lin i kosza, możnaby lot przedłużyć o dalsze 3 tygodnie.

Gdyby wreszcie nadzieja dotarcia do lądu drogą powietrzną zawiodła, pozostawała możliwość podróży pieszej na wzór Nansena.

4 sierpnia 1896 roku wszystko było gotowe do drogi. Upragniony wiatr jednak nie nadchodził. Ze względu na nadchodzącą zimę trzeba było wracać. „Virgo" w obawie przed wmarznięciem nie mógł dłużej czekać, musiał opuścić Szpicberg.

14 sierpnia niespodzianka: zawija do obozu Andreégo nansenowski „Fram", wracając z pamiętnej podróży do bieguna. Na pokładzie brak Nansena i Johansena, o losie których kapitan Sverdrup od chwili opuszczenia przez nich „Frama" nie posiada żadnych wiadomości. Andreé pilnie rozpytuje się o warunki życia, bada mapy, dane meteorologiczne.

20 sierpnia „Virgo" podnosi kotwicę, wioząc wyprawę do Szwecji. W Trömso spotkanie z Nansenem.

Nieprawdopodobna epopea Norwega działa jak ostroga na ambicję Andreégo. Wie, że na Szpicberg wrócić musi! Cofnąć mu się nie wolno! Wymaga tego honor Jego i Szwecji!

Wiosną 18 maja 1877 roku opuszcza na kanonierce „Svensksund" wyprawa Goetheborg. Roboty na wyspie około „Ballon-hus" zaczynają się 30 maja. W końcu czerwca wszystko gotowe. Andreé pełen optymizmu sprawdza jeszcze raz całe urządzenie.

Wystarczy otrzymać sygnał, że wiatr południowy nadszedł, a nastąpi odlot „Oernen'a" — Orła.

Miejsce zeszłorocznego towarzysza dr. Eklunda zajął inż. Kunt Fraenkel. Eklund w czasie zimy przestał wierzyć optymistycznym obliczeniom Andreégo. Wykazywał mu znikome prawdopodobieństwo powodzenia. Andreé trwał niewzruszony na swem stanowisku. Szwecja powierzyła mu swój honor, cofać się już zapóźno. Droga jest jedna: Na biegun po zwycięstwo, lub bohaterską śmierć.

11 lipca, w niedzielę, nadszedł wreszcie silny południowy wiatr. Andreé postanawia jechać. Robotnicy rozbierają północną część szopy. Balon, pozbawiony części balastu, unosi się nieco w górę.

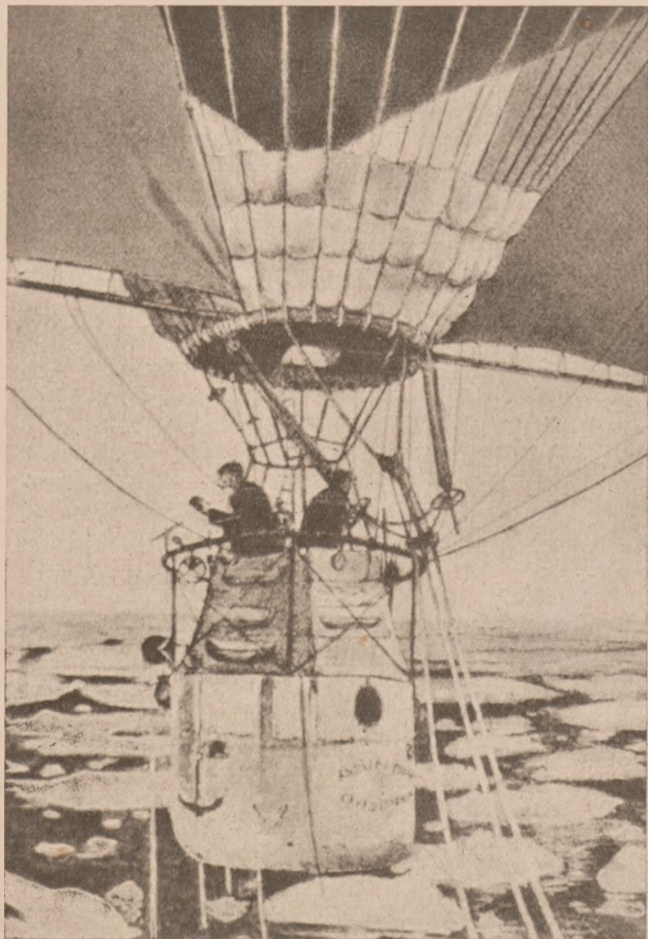
Następuje połączenie kosza. Prócz niezbędnych przyrządów nawigacyjnych i naukowych, balon dźwiga prowiantu na 4 miesiące, broń, narty, kasple, składak. Ostatnie chwile. Depesza do króla i redakcji Aftonbladet.

Andreé zajmuje miejsce w koszu, obok niego Strindberg i Fraenkel. Marynarze na komendę: „tnij", odcinają liny, balon w nagłym podrzucie wznosi się na 100 mtr. Po za górą spływające po stoku strugi wiatru rzucają go na morze, uwolniony z części balastu „Oernen" - Orzeł wznosi się szybko w górę. Jedna z wlokących się lin zaczepia się o ziemię, i odpadają ich końce. Balon z szybkością 8 km. godz. sunie ponad zatoką Magdalena, ciągnąc po wodzie liny sternicze. Oddala się, maleje, niknie.

Ostatnią wiadomość o Andreém przyniósł gołąb. Telegram brzmiał:

„Wyprawa podbiegunowa Andreégo do „Aftonbladet" w Sztokholmie. 13 lipca, godz. 12 min. 30 w południe: $82^0 2^1$ szer. geogr. północna, $15^0 5^1$ długość wschodnia. Dobry prąd ku wschodowi. Na pokładzie wszystko w porządku. Ta depesza jest trzecią wysłaną przez gołąbia. Andreé".

Minęły 33 lata. Wskutek niezwykle ciepłego lata odtajały lody, leżące od lat na samotnej wyspie Vitön. Los



Balon Andreégo, ponad koszem widać żagle.

sprawił, że dr. Horn, prowadząc badania geologiczne, natrafia o 150 mtr. od brzegu na obóz. Znajduje zwłoki bohaterów, resztki balonu, sanie, broń, kuchenkę naftową, naczynia i zapasy prowiantu. Notatki znalezione w kieszeniach Andreégo i Fraenkla rzucają światło na tajemnicze dotąd dzieje wyprawy.

Szczelność balonu zawiodła. Ubytek gazu był parokrotnie większy, niż podczas prób. Nadomiar złego w drugim dniu osłabł wiatr. Balon parokrotnie koszem dotykał ziemi.

13 lipca o 7 wieczorem wybucha pożar od kuchenki. 14 balon musi lądować na wysepce pod 83^0 szerokości geograficznej północnej i 13^0 długości wschodniej.

Andreé postanawia dotrzeć do składów żywności na Szpicbergu. Śnieżna burza więzi ich w lodowym schronie.

2 października: burza śnieżna! notatnik urywa się.

Wedle prawdopodobieństwa, wyczerpane organizmy nie wytrzymały ostatniej próby. Siły zawiodły. Uczestnicy znaliźli, jak tylu innych, „białą śmierć".

Zwłoki bohaterów stateczek wyprawy dr. Horna „Bratvaag" przewiózł z Białej wyspy do Trömso, skąd tą samą kanonierką „Svensksund" co przed 33 laty, powróciły w triumfie do Szwecji.

Nie było sądzonem oglądać Andreému zwycięstwa idei, w której powodzenie niezłomnie wierzył.

Przyszli inni.

Pierwszy zdobył biegun samolotem kpt. Byrd, znakomity polarysta. Wślad za nim przelatują Wilkins, Eylson. Amundsen szturmuje biegun z powietrza dwukrotnie. Wyprawa samolotowa zawodzi, sterowiec „Norge" dociera do celu. Nobile powtarza wyczyn „Norge" na „Italii". Tragiczna w skutkach katastrofa pociąga śmierć prof. Malmgreena i Amundsena.

Dziś atakować zamierza biegun kpt. Wilkins, wybiera się doń łodzią podwodną — pomysł równie szalony, jak Andreégo. Lecz czyż postępu ludzkości nie zdobywa się ofiarami krwi?

Andreé znał piętrzące się przed nim trudności, wierzył jednak w moc ludzkiego ducha i Opatrzność. Postawił swe życie na stawkę i zginął.

Posiew bohaterstwa pozostał. Krwawym szlakiem Andreégo wytycza dziś „trzeźwa" ludzkość lotnicze linje komunikacyjne.

Utopje, mrzonki dnia wczorajszego, stają się dziś rzeczywistością!

Nad naszą epoką unosi się bohaterski duch Andreégo!

Tonny.



Biała wyspa — kres wyprawy Andreégo.

BIEG WIOŚLARSKI PRZEZ WARSZAWĘ

Warszawski Międzyklubowy Komitet Regatowy (W. M. K. R.), do którego należy już dziesięć stołecznych klubów wioślarskich, przejawiał w roku bieżącym czynną działalność sportową.

Dwukrotnie zorganizowane w Warszawie regaty międzyklubowe osiągnęły na starcie; mimo niedogodnych warunków toru regatowego naszej nieuregulowanej Wisły, oprócz miejscowych dużą ilość osad z Poznania, Bydgoszczy, Krakowa, Włocławka i Wilna.

Widzieliśmy w Warszawie wioślarzy pierwszego obecnie klubu wioślarskiego w Polsce, K. W. 04 Poznań, a w liczbie osad tego klubu na regatach jesiennych startowała osada na dwójce bez sternika, mistrz Europy, druhowie H. Budziński i J. Mikołajczak.

Na regatach wiosennych startowały w Warszawie doskonałe osady Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego oraz T. W. Włocławek.

Corocznie rozgrywany bieg na ósemkach o nagrodę Magistratu m. st. Warszawy oraz o tytuł mistrza stolicy wygrał Akademicki Związek Sportowy, który pomimo różnych niepowodzeń przoduje jednak, jeżeli już nie w całej Polsce, to przynajmniej w Warszawie.

Następnie wymienić trzeba bardzo żywotną działalność K. W. „Syrena" oraz K. W. „Wisła". Obydwa te kluby

wykazały się sumienną pracą, dobremi osadami i po raz pierwszy wyprzedziły one w roku bieżącym w pracy sportowej, senjora towarzystw wioślarskich W. T. W.

Na zakończenie sezonu d. 5 października W. M. K. R. zorganizował po raz pierwszy w Warszawie długodystansowy bieg na ósemkach. Właściwym inicjatorem tego biegu był redaktor M. Majcher, który ofiarował jako przechodnią nagrodę piękny puhar srebrny imieniem redakcji Sportu Wodnego. Według regulaminu nagrody puhar ten staje się własnością towarzystwa, które trzykrotnie odniesie zwycięstwo. Bieg odbywać się ma zwykle w pierwszą niedzielę października na trasie dowolnej i na przestrzeni od przystani wioślarskiej najniżej położonego w Warszawie W. K. S. „Żoliborz" do przystani najbardziej w górze rzeki położonego K. W. „Syrena". Przestrzeń ta wynosi 5½ kilometra, jazda pod prąd rzeki Wisły.

Ze względu na trudności przejazdu pod nowobudującym się mostem średnicowej linji kolejowej osady startowane były na czas z różnicą około pięciu minut. W następnych latach regulamin zezwala na startowanie jednoczesne większej ilości osad.

Jak tego rodzaju impreza potrzebną była w początkach już martwego na wodzie sezonu, świadczą zgłoszenia. Pięć zgłoszonych przez kluby warszawskie ósemek świadczy o dużym sukcesie, jaki odniosła inicjatywa redaktora naszego pisma.

Zgłoszone zostały następujące osady (w kolejności losowania startów):

1. **Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.**
   J. Korycki, S. Kowalczyk, W. Iwaniuk, M. Słomiak, S. Zastawny, R. Biesiada, C. Ostrowski i J. Fabjanowski. Sternik K. Leszczyński.

1. **Wojskowy Klub Wioślarski, Warszawa.**
   E. Kubicki, J. Kiełczewski, A. Grenke, H. Wagner, J. Piechowski, K. Paczesny, B. Raczyński i Z. Ludwig. Sternik S. Bociański.

3. **Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa.**
   J. Bondorowski, K. Wciśliński, T. Grodzicki, J. Ślesicki, M. Kozera, M. Bekiesz, S. Chic i J. Dzięcioł. Sternik Z. Szprenger.

4. **Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa.**
   R. Srzednicki, T. Malinowski, B. de Larsac, K. Sołdaczewski, M. Błociszewski, A. Walczak, J. Sobczak i Z. Mroczek. Sternik L. Majewski.

5. **Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.**
   J. Lekrzycki, S. Urban, A. Sołtan, S. Dziewanowski, J. Kuroczyński, P. Lewandowski, Z. Henneberg i S. Adelt. Sternik W. Parczewski.

Sędziami na starcie byli: W. Zajączkowski z „Wisły", inż. Chrzanowski z „Syreny" i kapitan związkowy E. Lenartowicz.

Na mecie sędziowali: B. Gędziorowski, prezes W. M. K. R., A. Loth, w.-prezes P. Z. T. W., E. Bernatowicz, prezes „Wisły" oraz redaktor M. Majcher.

Pogoda zupełnie nie dopisała—chłodno, chwilami ulewny deszcz. Publiczności na przystaniach zebrało się niewiele, a na mostach, pod któremi przejeżdżały osady, jeszcze mniej.

Fatalne warunki atmosferyczne nie ostudziły jednak zapału wioślarzy. Pięć osad w oznaczonym czasie stanęło na starcie.

W biegu tym oprócz wioślarzy dużą rolę odgrywał sternik ze względu na konieczność umiejętnego wybrania jaknajlepszej trasy.



Ósemka A. Z. S. — Warszawa, która zajęła drugie miejsce w Biegu Wioślarskim przez Warszawę.



Ósemka Klubu Wioślarskiego „Syrena", która zajęła pierwsze miejsce.

Wyniki uzyskano następujące:

1.	K. W. „Syrena”	— czas	27 m. 27,4 s.
2.	Ak. Zw. Sportowy	— „	27 m. 42 s.
3.	Warsz. Tow. Wiośl.	— „	29 m. 05,1 s.
4.	K. W. „Wisła”	— „	29 m. 19,8 s.
5.	Wojsk. K. W.	— „	29 m. 33,5 s.

Pierwszą nagrodę puhar oraz srebrne medale przyznano osadzie Klubu „Syrena”. Drugą nagrodę w postaci medali bronzowych uzyskała osada Ak. Zw. Sportowego.

Na specjalnie uznanie zasługuje osada Klubu Wojskowego, składająca się wyłącznie z nowicjuszy po raz pierwszy startujących na łodzi wyścigowej i pomimo piątego miejsca osada ta wykazała niewielką różnicę czasu z klubami W. T. W. i „Wisły”, co powinno być zachętą do dalszej pracy. Spodziewać się należy, iż w roku przyszłym osady Wojskowego Klubu często startować będą na łodziach wyścigowych.

Po rozdaniu nagród, gospodarz regat, Klub „Syrena”, podejmował gości herbatką, podczas której wygłoszono cały szereg przemówień i toastów.

Przedstawiciele Zarządu Akademickiego Związku Sportowego złożyli na ręce prezesa W. M. K. R. piękny puhar imienia sześciokrotnego mistrza Polski p. Piotra Kurnickiego. Puhar ten rozgrywany będzie w konkurencji ósemek młodszych na warunkach regatowych międzyklubowych.

P. Bohdan Gędziorowski w imieniu W. M. K. R. przyrzekł ufundować nagrodę imienia opiekuna i sympatyka wszystkich klubów wioślarskich „Króla Wisły” inż. Nieciengiewicza.

Następnie przy muzyce i tańcach w miłym nastroju spędzono czas do późnego wieczora.

E. Lenartowicz.

KAJAKIEM NA JEZIORO ŻARNOWIECKIE

Szlak: Wisła — morze — Piasnica — jezioro żarnowieckie — jest, niewątpliwie, najładniejszy i najciekawszy z dróg wodnych w Polsce.

Nie każda łódź nadaje się do tej emocjonującej wycieczki; potrzebny też jest specjalny ekwipunek turystyczny, umożliwiający samodzielny żywot włóczęgom, wybierającym się w tę stronę.

Zdaje się, że jedynym typem łodzi sportowej, odpowiednim do takiej wyprawy, jest kajak i kajak składany, zwany pogardliwie przez niektórych „starych wilków” wiślano morskich — „kaloszem”.

„Kalosz” taki pływa doskonale po płytkich rzeczułkach, wielkich rzekach i jeziorach, spisuje się również dobrze i na falach otwartego morza, nie potrzebując się oglądać za schronieniem w porcie w razie burzy lub wichru. Każdy bowiem kawałek piasczystego brzegu stanowi dlań odpowiednią przystań.

Wyciągnąć na plażę lekki kajak nawet z bagażem, nie przedstawia większych trudności. Trudno tylko wydostać go w razie dużej fali z wody — bez wody.

Takim właśnie składanych dwuosobowym kajakiem odbiliśmy dn. 11 lipca r. b. o godz. 4 pp. od przystani Yacht - Klubu Polski w Warszawie.

Kajak typu „Klepper” długości 5,25 mtr., szerokości 90 cm., ze şterem, oraz ożaglowaniem złożonem z dwóch masztów i 3-ch żagli (fok, grot i bezan) — nazywał się „Redskin” (czerwonoskóry — czerwona powłoka i czerwone żagle).

Wszystkie potrzebne rzeczy, nawet „cywilne” ubrania i palta, udało się załadować do łodzi dzięki temu, że uzyskaliśmy dużo miejsca na bagaż, zaciągając siatkami boki łodzi. W ten sposób można było mieć zawsze wszystkie potrzebne rzeczy tuż pod ręką, bez potrzeby wyciągania plecaków z dzioba lub rufy łodzi. Przejrzyste siatki pozwalały na łatwe zorjentowanie się, co jest umieszczone za niemi. Z potrzebnych rzeczy brakowało tylko namiotu.

11.VII. Warszawa — Modlin. 40 klm.

Pogoda ładna, wiatr przeciwny, jazda cały czas na wiosłach. O godz. 9-ej przybiliśmy do przystani Wojskowego Klubu Wioślarskiego. Nocleg na przystani.

12.VII. Modlin — Murzynów. 96 klm.

Poranek słoneczny. Słaby wiatr z góry. Odjazd na żaglach. Po 2-ch klm. — żagle pod pokład, wiosła do ręki. Tak do Czerwińska. Znów wiatr z góry i coraz silniejszy. Pogoda burzowa. Wiatr się wzmaga. „Redskin” pędzi na wszystkich żaglach. Jeszcze daleko do zachodu słońca, a już Dobrzyków (kilkanaście klm. do Płocka). Odpoczynek, przerwany przez deszcz.

Dalej jazda na wiosłach. Za Tokarską Kępą — piękny widok na Płock. „Zagapieni”, wpadamy bokiem na wielką tykę; prąd nas przyciska, nie puszcza i chce przewrócić. Z trudem się odpychamy.

Mijamy Płock. Wkrótce spotykamy dwa kajaki. Okazuje się: maturzyści z Łodzi, jadą wodą z Tomaszowa — Pilicą i Wisłą — do Gdańska.

Płyniemy razem. Pytamy się co pewien czas, jak daleko do Murzynowa. Oto kolejne odpowiedzi: 6 klm., 8 klm., 10 klm.Niech to licho! Zupełnie, jakbyśmy jechali w przeciwnym kierunku.

Robi się ciemno. Kierujemy się na światła bakanów. Wreszcie — Murzynów — godz. 11-ta (okazuje się 14 klm.). Chłopcy jadą dalej — mają namiot.

13.VII. Murzynów — Włocławek. 33 klm.

Budzi nas ulewny deszcz. Silny wiatr z dołu. Lecz wioślarz odbija w każdą pogodę! Pod prysznicem znosimy bagaże do łodzi. Pod nieprzemakalnem płótnem jest zupełnie sucho. Okryci fartuchem i w skafandrach „tyramy” pod wiatr. Koło Dobrzynia wypogodziło się, ale wiatr był coraz gorszy.

Widać Włocławek, lecz dojechać trudno. Puchniemy! Wreszcie miasto. Szukamy Klubu, który się ukrył nad niejaką Zgłowiączką — nędzną rzeczką. Nocleg w hoteliku gościnnego klubu.

14.VII. Włocławek — Toruń. 66 klm.

Pogoda niezła, ale wiatr przeciwny i dość silny. Z początku lawirowaliśmy, ale szkoda było czasu. Więc znów na wiosłach aż do samego Torunia. Po drodze krótki postój u stóp ruin krzyżackiego zamku na wyspie w Bobrownikach.

Później wiatr coraz silniejszy — nadchodzi burza. Korzystamy z tego, aby zrobić przerwę i posilić się. Wstępujemy do samotnej chatki na wyspie poniżej Nieszawy. Później wiosłujemy pod wiatr przy dużej fali. Od czasu do czasu deszcz. Od dawnej granicy pruskiej zmiana znaków drogowskazowych. Zamiast pływających bakanów czworokątne tarcze na brzegach. Orjentacja bardzo łatwa: trze-

ba płynąć od znaku do znaku, pilnie uważając, aby nie pominąć znaków na przeciwnym brzegu, bo chociaż rzeka tutaj uregulowana, ale mielizn jest dużo.

Toruń. Późny wieczór. Dojazd do klubu zamyka olbrzymia ławica piasku. Nocleg w klubowych gościnnych pokojach.

15.VII. Toruń — Topolno. 50 klm.

Pogoda pochmurna. Wiatr znów z dołu, niezbyt mocny. Brzegi nudne — tamy i wiklina. Jednak jedzie się przyjemnie. Rzeka płynie majestatycznie całą szerokością łożyska, na wodzie pusto, nawet łódek rybackich prawie nie widać. Dużo czapli i innego ptactwa wodnego. Bystry prąd dobrze niesie.

Mijamy Brdyujście bez zatrzymania. Niedaleko już Jordan z olbrzymim mostem.

Mijamy Jordan. Wiatr się uciszył, brzegi ładne. Wiosłuje się dziwnie lekko. Postanawiamy jechać aż do 9-ej, a później szukać noclegu. Punkt 9-ta spostrzegamy przy brzegu pływający domek Dyrekcji Dróg Wodnych. Urządziliśmy się tam świetnie — miejsca dużo. Kuchnia, stół — prycze do spania. Gospodarz pobiegł po mleko.

16.VII. Topolno — Grudziądz. 50 klm.

Odbijamy skrapiani przez rzęsisty deszcz. Później wypogadza się. Wiatr, oczywiście przeciwny. Mijamy Chełmno, Świecie — nie zatrzymując się. Ludzie wszędzie jednakowi, a budynki najładniej się prezentują zdaleka. Na detale zaś niema czasu. Niedługo — za Świeciem — widać dalekie dymy nad Grudziądzem.

O g. 7-ej byliśmy już na przystani polskiego Klubu Wioślarskiego. Nocleg w klubie. Przedtem jeszcze: wędrówka po mieście i „objadanie się".

17.VII. Grudziądz — Tczew. 74 klm.

Nareszcie niezły, choć dość słaby wiatr z góry. Zakładamy więc fok i bezan i wiosłujemy. Idzie doskonale. Brzegi b. ładne. Korzystając z naszego zapatrzenia „Redskin" znów wpada na tykę, zgina ją, lecz, niestety, na tyce zostaje powieszona nasza maskota, gumowa rybka, którą ciągnęliśmy za sobą na sznurku. Wracamy pięknym łukiem i w biegu odczepiamy wisielca.

Za nimi już Nowe i piękny średniowieczny Gniew. „Łapiemy" wiatr, długo nie zatrzymując się na postój obiadowy. Wreszcie niedaleko Tczewa dobijamy do ławicy piasku na środku rzeki. Zbliżająca się burza przerwała nam obiad.

Opięci fartuchem żeglujemy dalej. Wkrótce zerwał się silny wiatr i falisty deszcz zaczął siec wodę. Nie było czasu na spuszczanie żagli. Z najwyższym wysiłkiem udało się nam przy puszczonych luzem żaglach dobić na wiosłach do brzegu. Później silny, lecz równy wiatr poniósł nas prawie do samego Tczewa.

W Tczewie łódka została na przechowaniu w pływającej przystani (stary statek) Ligi Morskiej i Rzecznej.

18.VII. Tczew — Gdańsk. 41 klm.

Odjazd o godz. 10.30 na żaglach przy słabym i nierównym wietrze.

Po drodze dwukrotnie opuszczamy żagle. Do śluzy prowadzącej na Martwą Wisłę — najtrudniejsza droga, którą ożywia tylko oczekiwanie morza. Na granicy gdańskiej podjeżdża do nas motorówka straży granicznej; zdaleka pytają, czy mamy dokumenty. Nie sprawdzają, są b. grzeczni.

Wreszcie — Thalassa, Thalassa! lecz na krótko, gdyż zaraz wjeżdżamy do portu przed śluzą.

Jesteśmy dumni, że specjalnie dla naszego małego „Redskina" otwierają jej olbrzymie wrota. Kosztuje to guldena.

Pozostałe 20 klm. do Gdańska (woda stojąca) przebyliśmy na żaglach przy pełnym wietrze. „Redskin" wyrywał tak, że nasza rybka to wyskakiwała z wody, to zanurzała się głęboko. Im bliżej miasta, tem większy ruch. Duże fale od licznych statków.

Przed 8-ą stanęliśmy przy pomoście Polskiego Klubu Wioślarskiego w Gdańsku, na Polskim Haku.

Tak więc odległość Warszawa — Gdańsk, czyli 440 klm., przepłynęliśmy w ciągu dni 7 przy marnej pogodzie i przeciwnych naogół wiatrach, robiąc przeciętnie około 63 klm. dziennie (6—7 klm. na godzinę).

Morze.

W Gdańsku do naszego ekwipunku przybył nareszcie dobry namiot.. Teraz dopiero, mając wałsny dom, można było zacząć prawdziwą włóczęgę.

Według pierwotnego planu — Gdynia miała być najbliższym etapem, następnym — Wielka Wieś, gdzie mieliśmy pied - à - terre.

Władze portowe nie chciały wypuścić „Redskina" na morze z powodu silnego wiatru i nadchodzącego sztormu. Z bólem serca trzeba było załadować łódź na kuter rybacki z Helu. Fala na morzu nie była nawet tak wielka. Później jeździliśmy na znacznie większej.

O 5-ej pp. przy dobrym wietrze „Redskin" wypłynął na grocie i foku z portu na Helu w kierunku Jastarni. Już po godzinie nadchodząca burza zmusiła nas do szybkiego lądowania u stóp wielkich wydm — mniej więcej na połowie drogi do Jastarni. Brak słodkiej wody dał się dotkliwie odczuć.

W nocy zerwał się sztorm z deszczem. Nazajutrz ani mowy o dalszej jeździe. Brak wody zmusił nas do długiej wędrówki w kierunku latarni morskiej w Borze. W powrotnej drodze długie błądzenie po lesie z naczyniami pełnemi wody w rękach. Deszcz padał przez cały dzień. Uzbieraliśmy trochę wody. W namiocie było zupełnie sucho.

Nazajutrz dn. 20.VII przy silnym jeszcze przeciwnym wietrze i dużej fali popłynęliśmy do Jastarni. Odjazd późny o 11.30! Bardzo ciężko było wiosłować pod wiatr. W Jastarni — odpoczynek w Porcie. Dalej — postój w Kuźnicy. Koło Chałup zaczynało już zmierzchać. Wiosłujemy dalej, choć rzeczą oczywistą, że Wielkiej Wsi za widna nie dojedziemy.

Rozbijamy obóz na nagim cyplu za Chałupami wśród ostów. Deszcz! Rano 21.VII pogoda ładna. Wiatr słaby NW. Zakładamy żagle i lawirując, powoli zbliżamy się do Wielkiej Wsi.

Po 10 dniach wodnej włóczęgi czujemy się świetnie. To też po kilku godzinach pobytu na lądzie wśród space-



Na składaku pod pełnemi żaglami.

rujących szlafroków, zapachu obór, gęgania gęsi i t. p. rozkoszy plażowo wiejskich, chciało się uciec na morze.

22.VII o g. 4-ej pp. byliśmy znowu na wodzie. Wiatr NNW — dość silny.

Na wszystkich żaglach „Redskin" pomknął po zatoce w kierunku Helu. Celem naszym było najpierw opłynąć półwysep i powrócić wielkiem morzem do Wielkiej Wsi, aby po krótkim odpoczynku puścić się dalej ku granicy niemieckiej i ew. Piaśnicą na jezioro Żarnowieckie.

O zmierzchu wielkie wydmy przed Helem znalazły się na naszym trawersie.

Zaopatrzeni w słodką wodę rozbiliśmy obóz w dawnem miejscu.

Nazajutrz dn. 23.VII pogoda była pochmurna i wietrzna. Wiatr NNO — silny, jednak na zawietrznej stronie brzegu jechało się dobrze na żaglach. Wnet byliśmy w porcie na Helu.

Na żaglach dojechaliśmy do końca półwyspu, a stamtąd na wiosłach wprost pod wiatr na wielkie morze.

Tutaj poraz pierwszy spotkał się „Redskin" z prawdziwemi grzywaczami.

Zdobywając w ciężkiem trudzie metr po metrze, posuwaliśmy się wolno naprzód. Spienione fale zalewały pokład, rzucając na nas bryzgami wody i piany.

Okazała się, że zapięcie fartucha było niedość szczelne i wkrótce poczuliśmy wodę w łódce.

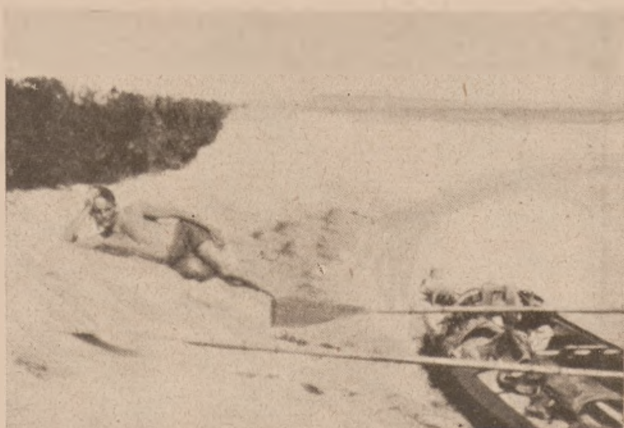
Było rzeczą oczywistą, że przy tak silnym wietrze i fali nie podołamy, lądowanie na otwartym brzegu przy takich falach skończyłoby się napewno conajmniej zalaniem łodzi i całego bagażu. Trzeba było wracać. Pohuśtawszy się więc trochę, wróciliśmy na zawietrzną stronę półwyspu; stamtąd żagle szybko nas uniosły znów pod wydmy. Nazajutrz deszcze i wicher z SW; krótka wysoka fala biła wprost na brzeg. O wyjeździe nie było mowy.

Dopiero następnego dnia (25.VII) udało się nam opłynąć Hel przy silnym przeciwnym wietrze i dość dużej fali.

Na wysokości latarni morskiej w Borze — pierwsze objawy choroby morskiej; apatja, niechęć do życia. Trzeba było lądować na pustem wybrzeżu. Przy lądowaniu fala wywróciła łódź. Z pośpiechu wpadam do wody. Z wielkim wysiłkiem wyciągamy na brzeg kajak obciążony wodą.

Rozbijamy namiot w kępie drzew w pięknej dolince między wysokiemi diunami, które zamykają widok ze wszystkich stron. Do wieczora daleko, więc poszliśmy po wodę i żywność do domu latarnika.

Dzień następny był słoneczny, lecz wiatr z NNO pędził wielkie fale wprost na brzeg. Więc dla treningu tylko krótka przejażdżka na falach bez bagażu.



Odpoczynek na brzegu morza.

Trzeba było wynieść łódź na ramionach poza pierwsze fale, przeczekać większe grzywacze, szybko wdrapać się do łodzi, natychmiast odpłynąć od brzegu i tam dopiero zapiąć fartuch, wylawszy przedtem wodę, którą już zdążyły nas obdarzyć załamujące się fale. Ten jedyny możliwy system odbijania od brzegu przy dużej fali stosowaliśmy następnie zawsze i z coraz większem powodzeniem. Oczywiście, że znacznie trudniej to wszystko robić, gdy łódź jest obciążona bagażem. Wogóle lądowanie i odbijanie od brzegu przy dużej fali stanowi największą trudność jazdy kajakiem po morzu.

Dn. 27.VII zrana, przy znacznie mniejszej fali i wietrze N odpłynęliśmy ku Wielkiej Wsi.

Za Kuźnicami nagła i gwałtowna burza zmusiła nas do szybkiego lądowania. Siedząc w łodzi na brzegu, opięci fartuchem i okryci „skafandrami", przeczekaliśmy silną choć krótką ulewę. Po burzy fala się wzmogła, wiatr był wciąż przeciwny. Dopiero o godz. 4-ej byliśmy w Wielkiej Wsi, tym razem od strony morza.

Teraz nastąpiły dwa dni zupełnej niepogody. Codziennie po kilka burz, wichry, deszcze.

„Redskin" suszył się, oddany na przechowanie, w szopie niedaleko stacji kolejowej.

Na czwarty dzień (30-go lipca) nareszcie można było popłynąć w dalszą podróż. Za brzegiem wiatr NNW był ściszony i fala nieduża. Właściwe trudności zaczęły się za Rozewiem.

Już przy głazach podwodnych gęsto usianych blisko brzegu około latarni morskiej fala była o wiele większa; lecz dopiero za Jastrzębią górą odczuliśmy całą siłę wiatru. W dodatku czarne chmury burzowe przechodziły stronami, a zasłony deszczu zakrywały horyzont. Jedna z takich burz zmusiła nas nawprost Ostrowia do lądowania.

Po burzy — fala jeszcze się wzmogła. Do końca dnia było daleko, a perspektywa siedzenia przez tyle godzin na pustej plaży nie nęciła. Chcieliśmy się dostać choćby do Karwi. Zginając się pod ciężarem łodzi i całego bagażu, uchwyciliśmy moment zmniejszenia się fali (nie wszystkie fale są jednakowo silne — daje się zauważyć pewną perjodyczność — po szeregu dużych grzywaczy idą fale mniejsze) i szybko umieściliśmy łódź trochę dalej od brzegu. Sporo jednak wody dostało się do łódki. Im bliżej Karwi, tem większe były fale. Grzywacze zaczęły się ukazywać daleko od brzegu, a na plażę około Karwi pędziły bez przerwy białe od piany szeregi.

Było rzeczą oczywistą, że trzeba nagwałt lądować. Wyszukawszy trochę spokojniejsze miejsce, skierowałem łódź prosto ku brzegowi. Wiosłowaliśmy całą mocą. W pewnej chwili olbrzymia fala porwała nas, wykręciła łódź bokiem, pomimo najwyższego wysiłku aby ją utrzymać dziobem do lądu.

Gdyby to nie był brzeg, bylibyśmy zalani. Lecz fala przeszła; kilka pchnięć wioseł wyprostowało łódź; zanim nadbiegł drugi grzywacz już wyskoczyliśmy do wody i wynieśliśmy kajak na piasek.

Była dopiero godzina 3-cia. Wiatr wzmagał się ustawicznie i pod wieczór nabrały siły sztormu. Nazajutrz przenieśliśmy łódź i bagaż do ujścia rzeczki Czarnej. Podzieliwszy cały ładunek na 3 części, zamiast 1 klm., wypadło nam zrobić 5 klm. Wicher był tak silny, że z trudem się szło przeciwko niemu.

Czarna — to niewielki lecz piękny strumyk, zarośnięty w dalszej części trzciną. Pierwszy to raz zapewne na tych wodach pływał kajak, w dodatku z żaglem. Rzeczką Czarną popłynęliśmy na obiad do Jastrzębiej Góry.

Dopiero pod wieczór następnego dnia wiatr zaczął cichnąć. Piękny zachód słońca wróżył dobrą pogodę. I rze-

czywiście, ranek 2.VIII był cichy, słoneczny przy słabym wschodnim wietrze. Na wszystkich żaglach popłynął „Redskin” po morzu w kierunku granicy niemieckiej.

Karwia jeszcze spała. Z poza horyzontu północnego zaczęły się wyłaniać żagle rybackich łodzi wracających z połowu. Wiatr rósł w siłę, za Karwińskiemi Błotami szkoty zaczęły już mocno się wpijać w ręce. Wnet też byliśmy przy ujściu Piaśnicy, wypływającej z żarnowieckiego Jeziora.

Za rzeczką jeszcze tylko pas 300 metr. należy do Polski.

Z całym rozpędem wpadliśmy w ujście. Za chwilę „Redskin” płynął już spokojnie po ciemnej i czystej wodzie Piaśnicy. Jest to głęboka, szeroka na 6 — 8 mtr., bardzo kręta, rzeczka, płynąca przez rozległe dzikie łąki i bagniska. Wielką trudność nawigacyjną stanowią tutaj liczne niskie mostki oraz zastawy na ryby. Trzeba było uciekać się do wielu „chytrości” aby przedostać łódź przez te zawady. Większe łodzie trzebaby przeciągać po lądzie. Tylko kajak może cały czas zostać na wodzie.

Piaśnica ma około 7 klm. długości.

O godzinie 1-ej byliśmy na jeziorze Żarnowieckiem. Przy ostrym wschodnim wietrze pożaglował „Redskin” na środek jeziora, bez założonego fartucha.

Krótka boczna fala zaczęła nam zaglądać do łódki. Trzeba było zmykać pod brzeg i jechać dalej na wiosłach.

Wielkie jezioro Żarnowieckie otoczone przez wysokie, pięknie zalesione wzgórza, nadaje się wyśmienicie do dłuższego pobytu, jednak myśmy chcieli wrócić jeszcze tego samego dnia conajmniej do Karwi. Więc po dłuższej przejażdżce po jeziorze i krótkim odpoczynku puściliśmy się w drogę powrotną.

Około godz. 7-ej znów się ukazał brzeg morza. Dość silny wiatr wschodni pędził wysokie fale wzdłuż lądu. Wprost z rzeczki wjechaliśmy w kłębowisko fal chaotycznie pokrzyżowanych przy samem ujściu Piaśnicy.

Przez deszcz piany wydostał się „Redskin” na morze.

Dalej od brzegu fale były okrągłe, choć wysokie. Nahuśtaliśmy się tam wtedy, za wszystkie czasy.

Było już prawie ciemno, gdyśmy lądowali w Karwi.

Nazajutrz wczesnym rankiem poniósł nas wiatr do Wielkiej Wsi i Kuźnicy.

Jeszcze jedną wyprawę zrobił „Redskin”: z Kuźnicy wprost przez zatokę do Rzucewa a stamtąd wzdłuż brzegu do Gdyni i z powrotem do Kuźnicy.

F. Piltz.

Dlaczego Klub Wioślarski z 1904 r. w Poznaniu jest pierwszym Klubem w Polsce.

Jest u nas powszechnie przyjęte, że po ukończeniu własnej karjery zawodniczej sportowiec wycofuje się zupełnie, znika z horyzontu sportowego. Uważa nawet, że mu już „nie wypada” zajmować się takiemi głupstwami, z chwilą, gdy doszedł pewnego wieku i zajmuje znaczne stanowisko społeczne.

Jakgdyby sport był tylko dziecinną zabawą, i jakgdyby musiał być traktowany egoistycznie: póki mi sport daje zadowolenie, znam go; skoro nie jest mi osobiście potrzebny — dowidzenia.

Przecież tylko tam, gdzie pracują doświadczeni i ofiarni przedstawiciele starszej generacji — młodzież znaleźć może należyte kierownictwo i opiekę. Udzielić jej starsi muszą — gdyż tą drogą spłacają dług wdzięczności wobec swych własnych poprzedników i mentorów.

I tylko tam, gdzie istnieje ta ciągłość, gdzie istnieje tradycja — możliwe są stałe postępy i możliwe są wielkie sukcesy.

Weźmy przykład. Na czoło polskich klubów wioślarskich wysunął się obecnie „Poznań 04”, stale i szybko posuwając się naprzód. Czy powodzenie swe zawdzięcza jedynie zapałowi, talentowi i pracy swej młodzieży? Czy byłoby ono możliwe, gdyby nie tacy pp. Stopa i Garstecki, i inni dzielni członkowie zarządu, prawdziwi mecenasi sportu, popierający mozolnie, a nieraz i materjalnie, swój ukochany klub, oddający mu swój czas, swą wiedzę, swe doświadczenie, swe stosunki?

Powinni oni wszędzie znaleźć naśladowców. Odejść, gdy się już nie może zwyciężać samemu — to zdezerterować z placu. Bo chodzi nie o sukcesy pana X czy pana Y — a o rozwój i rozkwit sportu polskiego!



Wspaniale wyrobiona fizycznie czwórka amerykańska, która jednak na regatach o Mistrzostwa Europy sukcesu nie odniosła.



POLSKI ZWIĄZEK TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH WARSZAWA, FOKSAL 19

Komunikat turystyczny P. Z. T. W.

Referat turystyczny Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, zapoznawszy się ze sprawozdaniem Komendy Spływu, składa podziękowanie instytucjom, klubom i osobom, które przyczyniły się do usprawnienia przebiegu tej propagandowej wędrówki do uprzyjemnienia gościom czeskim pobytu w miejscach postojów.

W poszczególnych miastach, licząc z góry rzeki, zajmowali się uczestnikami spływu:

Kraków — Włodzimierz Długoszewski i Zarząd Oddziału Wioślarskiego „Sokoła" z v.-prezesem Feliksem Sierhiejewiczem na czele.

Sandomierz — Oddział Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego i władze miasta.

Kazimierz — Towarzystwo Miłośników Kazimierza z doktorem Tyszkiewiczem na czele.

Warszawa — Komitet organizacyjny z v.-prezesem P. Z. T. W. Alfredem Lothem, referentem turystycznym P. Z. T. W. Władysławem Grzelakiem i Edwardem Vetterem, jako przewodniczącym Komitetu na czele.

Modlin — Zarząd Wojskowego Klubu Wioślarskiego.

Czerwińsk — Zarząd Zakładu Salezjańskiego z Dyrektorem księdzem Sylwestrem Królem i ks. klerykiem Aleksandrem Druzdą na czele.

Płock — Zarząd Towarzystwa Wioślarskiego z v.-prezesem W. Jagodzińskim, St. Hajdukiewiczem, H. Gundlachem, Z. Trzeciakiem i Śniegockim.

Włocławek — Zarząd Towarzystwa Wioślarskiego z prezesem Jerzym Bojańczykiem na czele.

Toruń — Zarząd Klubu Wioślarskiego i Komendant Posterunku Wodnego P. P. Franciszek Spychałło.

Bydgoszcz — prezydent miasta inż. Śliwiński, prezes P. Z. T. W. Józef Radwan, generał Thommée, inż Stan. Tychoniewicz i Zarząd B. T. W. z prezesem Z. Musiałem na czele.

Chełmno — Kierownik portu Stanisław Szafroman.

Grudziądz — v.-prezydent miasta Krobski, dowódca garnizonu generał Rachimstruk, redaktor Rutkowski i Zarząd Towarzystwa Wioślarskiego „Wisła" z prezesem Dyr. Jagodzińskim i dhem Partyką na czele.

Tczew — burmistrz miasta, Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej, prezes Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół" i Zarząd Kolejowego Klubu Wioślarskiego.

Gdańsk — Komitet przyjęcia Spływu, delegaci wszystkich stowarzyszeń polskich i Zarząd Klubu Wioślarskiego z v.-prezesem Józefem Buczyńskim i Ludwikiem Jurkiewiczem, oraz członkiem zarządu Janem Frankiewiczem na czele.

Gdynia — w zastępstwie prezydenta miasta naczelnik Owiński, Dyrektor Żeglugi Polskiej Rummel, Delegat Urzędu Morskiego płk. Ihnatowicz, Delegat Ligi Morskiej i Rzecznej Gawiński.

Komenda Spływu: Maksymiljan Zalisz z Wilna, członek Zarządu P. Z. T. W. — komendant; Jan Kotrba, prezes Klubu Kanoistów w Pradze — komendant kanoistów; Dr. Wojciech Gottfried — wicekomendant kanoistów (płynęli kanadyjką „Dlouhy Bill"); p. Jakubowski („Syrena") i W. Rajnert („Wisła") — wicekomendanci Spływu; W. Billing (W. T. W.) — kwatermistrz.

Sprawozdawcy prasowi: Kaz. Muszałówna i H. Boguszewska. Kinooperator — prof. Adam Wisłocki.

Uczestnicy. Czesi: V. Černy i Lad. Patha (kanadyjka „Zlata"), Karol Daniček i Jan Folkert („Samotar"), Ferd. Hrabanek i Jan Hrabanek („Seliva"), Jan Klima i Jerzy Pospišil („Žaba"), Ferd. Krejči i M. Wais („Manihiki"), Franc. Racek i J. Richter („Zakov"), Bed. i Marja małż. Rybakowie („Zelena"), Antoni Sellenberg i Otto Šlapak („Anus"), Józef Stepánek i Antoni Vlk („Červena"), Jarosław Tichy i Jaromir Koštál („Sona") — zaginęła na Bałtyku podczas niefortunnej przejażdżki Tichego i Kosztela na pełnem morzu. Polacy: W. Billing, M. Stromajer, S .Sroczyński — W. T. W. (łódź „Pilica"), M. Reiff, W. Wyczółkowski, W. Patzer, T. Klejn — (W. T. W.) (łódź „Ostrołęka"), W. Klim, S. Owczarski, M. Krąkowski, W. Krąkowski — W. T. W. (łódź „Gniezno"), J. Rylski, Zieleniewski — W. T. W. (kajak składany), W. Rajnert, J. Dałkiewicz, B. Kamiński, M. Rast, St. Konarski — „Wisła" (łódź „Poznanianka"), J. Jakubowski, K. Dawidowski, I. Giedroyć, D. Farlejte — „Syrena" (łódź „Gondola", na 4 długie w.), H. Kożuchowska, M. Garczyńska, H. Madalińska, J. Płoska, J. Żuk - Sokolska — Warsz. Klub Wioślarek (łódź „Jastarnia"), Roman Mazurkiewicz, W. Mieczkowski — A. Z. S. W-wa (kajak składany), Jadwiga i Józef małż. Buczyńscy — Wileńskie Tow. Wiośl., (kajak), G. Wasilewski, S. Bojarczyk, A. Bober, K. Murel, P. Murel — Wileńskie Tow. Wiośl. (łódź „Damita"), Mogilnicki i Kraszewski — Tow. Wiośl. w Łomży (łódź kanadyjka), Dyżewski, Teodorowicz i Teodorowiczowa (— Tow. Wiośl. w Włocławku (dwójka podw.), W. Sokólski, J. Stapf, K. Żórawski — Kl. Wiośl. w Toruniu (łódź „Czajka"), J. Musiał. Ogółem wzięło udział w Spływie 70 osób na 26 łodziach, w tem 12 kanadyjek, 8 dwójek podw. tur., 3 kajaki, 1 czwórka balastowa i 2 motorówki.

Podczas pokazu zawodów kanoistycznych w Warszawie, zwycięstwo odnieśli: w pierwszym biegu (startowało 5 kanadyjek po 2 zawodników w każdej): 1. Dr. Gottfried — Klima, 2. Patka — Czerny, 3. małż. Rybakowie; w drugim biegu (startowało 4 kanadyjki, po jednym zawodniku w każdej): 1. Patka, 1. Dr. Gottfried.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich ofiarował Związkowi Kanoistów Republ. Czechosłowackiej, za pośrednictwem Konsulatu R. P. w Pradze (jako inicjatora zbiorowej wyprawy kanoistów na Wisłę), pokaźne album, zawierające obszerną kolekcję wycinków prasowych, ilustrujących artykułami, wzmiankami i fotografiami przebieg tej zbiorowej wodnej wędrówki Polaków i Czechów do polskiego morza.



P. Dr. Ślaski, wiceprezes W. T. W., ofiarował w imieniu Klubu dwa wiosła Mistrzom Europy Mikołajczakowi i Budzińskiemu.



Jacht sportowy na pełnem morzu.

ŻEGLARSTWO SPORTOWE

„Mijaliśmy go w nocy. Czarny i wyniosły,
Nieznacznie pochylony pruł swobodnie fale.
Przesuwał się koło nas, wiatry w dal go niosły
Uległe i łagodne, a on szedł zuchwale.
I z czerwonego ślepia groźne rzucał blaski,
Krwawiąc pianę liżącą mu pokornie burty.
Milczący, tajemniczy, biorąc fal oklaski,
Szedł żaglowiec wśród nocy przez spienione nurty".
ŻAGLOWIEC K. T.

Nie spotykałem jeszcze, jak Polska długa i szeroka, człowieka bez różnicy wieku, stanowiska socjalnego, płci i poziomu intelektualnego, któryby nie zachwycał się pięknym widokiem sunącego majestatycznie i wzniośle po falach morza żaglowca sportowego. Wszelkie momenty w sztuce malarskiej, dekoracyjnej, a nawet obrazach kinematograficznych, gdzie oglądamy motyw morza i żaglowca, żywy w nas budzą odruch i nastrajają na nutę radosną, a jednocześnie podziwu dla potęgi woli i genjuszu ludzkiego, który dozwala nam na nikłym żaglowcu sportowym stawić czoło groźnym żywiołom przyrody jak bezmiar wód, burze i bezkresne przestrzenie. Zdawałoby się, że każdy z nas jest materjałem na żeglarza, na żeglarza utalentowanego i pełnego zamiłowania i znawstwa do tego sportu. Jednakże, niestety, przyznać należy, że jesteśmy społeczeństwem nawskroś lądowem, pomimo, iż obecnie posiadamy pełnię warunków interesowania się żeglarstwem tak śródlądowem, jak i morskiem. Oparcia szukać możemy w jednym z jedenastu zorganizowanych klubów żeglarskich, z których dwa są na morzu, a mianowicie: Oddział Gdyński Yacht-Klubu Polski i Polski Klub Morski w Gdańsku. Dziwić się należy i szukać przyczyn tak małego dążenia należenia do klubów żeglarskich, które dają, poza możnością uprawiania iście królewskiego sportu jak żeglarstwo, odpoczynek fizyczny i nerwowy na powietrzu, w słońcu i beztroskie spędzenie czasu. A tymczasem, po zsumowaniu członków wszystkich klubów, naliczymy zaledwie lekko przekroczoną cyfrę 1.000 członków. Czemu należy ten objaw przypisać? Bo wszak ani składki w klubach nie są wygórowane, ani niema specjalnych trudności do przyjęcia do tego lub owego klubu. Ot najprawdopodobniej zwykła nasza gnuśność. A szkoda, gdyż sport żeglarski, poza swojemi walorami sportowemi, daje maksimum zadowolenia przez zwycięskie borykanie się z siłami przyrody, a pozatem wyrabia w każdym uczestniku wartości intelektualne i typ jachtsmena-gentelmena, bo doprawdy niemożliwem jest wyobrazić sobie sportowca-żeglarza inaczej, niż jako człowieka o wysokich zaletach osobistych, towarzyskich, poza wewnętrznym wyglądem eleganckiego gentelmana.

Taką nikłą ilość osób, zrzeszonych w poszczególnych klubach żeglarskich, przypisać należy w pierwszym rzędzie zupełnemu brakowi propagandy sportu żeglarskiego. Z istniejących w Polsce jedenastu klubów żeglarskich, tylko 9 zrzeszonych jest w Polskim Związku Żeglarskim, który jest w dziedzinie sportu żeglarskiego najwyższą magistralą i ma na celu propagandę i rozwój żeglarstwa, zakładanie i organizowanie nowych placówek tego sportu, koordynowanie działalności sportowej poszczególnych klubów, ujmowanie biegu życia sportowego klubów w pewne celowe obowiązujące przepisy, czuwanie nad wysokim poziomem etyki żeglarskiej, przestrzeganie zwyczajów i praw morskich, etykiety sportowej i t. p. Wszystkie kluby przez swoich przedstawicieli w Związku Żeglarskim powinny wzajemnie komunikować się, aby wspólnemi wysiłkami dopiąć celów organizacyjnych Związku. Niestety, z przykrego doświadczenia wiemy, że poszczególni przedstawiciele klubów

do Związku Żeglarskiego mało wkładają duszy i pracy do urzeczywistnienia dążeń ogólnych, interesujących i potrzebnych całej społeczności żeglarskiej, lecz ograniczają się do załatwiania podwórkowych swoich spraw, zupełnie zapominając, że drobne swoje sprawy winni załatwiać poza terenem obrad i działalności Związku.

Jeżeli chodzi o pracę poszczególnych sekcyj żeglarskich przy klubach wioślarskich, to naogół pracują nieźle, coprawda nie można tego powiedzieć o Sekcji Żeglarskiej W. T. W., która przyjętego zobowiązania urządzenia regat żeglarskich jesiennych nie wypełniła, tłumacząc się brakiem funduszów. Ponieważ organizacja takich zawodów pociąga za sobą wydatek od 100 do 200 zł., przeto słuszne jest twierdzenie, że towarzystwa posiadające wspaniałe i wygodne pałace przestają być organizacjami sportowemi.

Klub Żeglarski w Chojnicach, powstały na gruzach niemieckiego klubu żeglarskiego, grający przez lat kilka prócz tego rolę polskiej placówki społecznej, również zacichł zupełnie, ograniczając się tylko samym sobą. Impet tego klubu przez lat 2—3 wyrwania się nawet do stolicy i tu odgrywania poważnej roli, załamał się zupełnie. Żeglarze chojniccy oddali się tylko sobie, żeglując po pięknych przestrzeniach wód jezior Charzykowskich.

Wojskowy Yacht - Klub, który przodował dotychczas swą tężyzną w organizacji i śmiałych zamiarów, również cierpi na brak dopływu młodych świeżych sił. Być może powodem tego jest, że Zarząd Klubu pochłonięty jest budową wspaniałej nad miarę siedziby, lecz sądzić należy, że wobec zapowiedzianej reorganizacji W. Y. K. i jego macierzy W. K. W. będzie ten brak całkowicie usunięty.

Sekcja Żeglarska A. Z. S. dużo ćwiczy i najwięcej ją widać na wodzie przy każdej sposobności i możliwości. Niestety, tylko w Sekcji tej zapanował jakiś dziwny sposób postępowania, oparty na chęci dokuczenia wszystkim innym klubom i poszczególnym osobom. Chwalebnem jest, że młodzież A. Z. S. rwie się naprzód, lecz nie należy czynić tego w sposób przykry, a niekiedy i złośliwy. Poszczególnych faktów nie będziemy tu wymieniać, gdyż znane są szerokiemu ogółowi. Należy dążyć Sekcji Żeglarskiej A. Z. S. do ściślejszego i przyjaźniejszego współżycia z innemi klubami.

Na specjalne wyróżnienie i pochwałę zasługuje Sekcja Żeglarska Klubu Wioślarskiego „Wisła", która w r. b. brała udział we wszystkich regatach żeglarskich, a urządzone regaty międzyklubowe, w dniu 12 b. m. były zorganizowane wzorowo.

Kończą niniejszy artykuł „żeglarstwo sportowe" małym pręgierzykiem, mamy na celu spowodowanie replik i dyskusyj na poruszane tematy na łamach „Sportu Wodnego".

Żeglarz.


1830 1930

SSS

Med
Kungl. Svenska Segel Sällskapets
Höge Beskyddares
Hans Maj:t Konungens
nådiga medgivande
överlämnas härmed till
Kommandeur W. Szadurski
Kungl. Svenska Segel Sällskapets Jubileumsmedalj
att i vitt band med blå kant å bröstet bäras.

Stockholm den 14 juli 1930.

Ordförande
i Kungl. Svenska Segel Sällskapet



Komandor Yacht - Klubu Polski p. Wacław Szadurski otrzymał z okazji Jubileuszu 100-lecia Szwedzkiego Królewskiego Klubu Żeglarskiego piękny medal i dyplom.

Kurs żeglarski w Trokach.

Tegoroczny kurs żeglarski w Trokach był zorganizowany na nieco większą skalę, niż w roku ubiegłym. Rozpoczął się dn. 3 lipca i trwał do ostatnich dni sierpnia. Uczestników liczył 66, w tem 21 mężczyzn, 45 kobiet.

W gronie uczestników spotykało się wszystkie dzielnice. Przeważała Warszawa — 32 osoby. Z województw środkowych było 12, zachodnich (Poznań) — 5, południowych (Lwów) — 2, z Wilna — 8, Trok — 4, z województw wschodnich — 3.

Jeżeli chodzi o wiek, to kurs tegoroczny był o wiele „poważniejszy", niż przeszłoroczny. Było 8 osób powyżej 29 lat, 32 od 20 do 29 lat, i 26 poniżej 20 lat. (Poniżej 16 lat na kurs wogóle nie przyjmowano).

Jeżeli chodzi o przygotowanie żeglarskie, to ogromna większość — 46 osób — rozpoczynała dopiero żeglowanie. Żeglujących drugi rok było 16, trzeci — 4 osoby. Czas pobytu wahał się od 1 tygodnia (1 osoba) do 8 tygodni (4 osoby), najwięcej było żeglujących 2 tygodnie (12 osób) i 5 tygodni (29 osób, w tem zorganizowana grupa harcerska — obóz wodny Głównej kwatery żeńskiej).

Jeżeli chodzi o wyniki, to można podzielić uczestników na cztery grupy.

Przedewszystkiem — zupełnie samodzielni żeglarze śródlądowi — 20 osób (9 mężczyzn, 11 kobiet). Otrzymali oni specjalne świadectwa. Druga grupa, to ci, co potrafią już prowadzić łódź żaglową, ale nie osiągnęli jeszcze zupełnej samodzielności. Takich było 14 osób (5 mężczyzn, 9 kobiet). Trzecia grupa — wykwalifikowana załoga śródlądowa — 29 osób (6 mężczyzn, 23 kobiet), prawie wszyscy z tej grupy rozpoczęli już naukę prowadzenia łodzi. Nie skwalifikowano 3 osób.

Kurs spotkał się z życzliwością i poparciem: Państwowego Seminarjum Nauczycielskiego w Trokach (mieszkanie i wyżywienie, łodzie), Oddziału Wileńskiego Ligi Morskiej i Rzecznej, kapitanat w Trokach (port, łodzie), Zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego (subsydjum na wydatki rzeczowe) i in.

Jako dadatek „nieoficjalny" odbywało się wiosłowanie (łodzie zwykłe, czwórki półwyścig., kajaki), pływanie, strzelanie z łuku, siatkówka i t. d.

W czasie kursu zdarzył się 1 wypadek: jedna z podinstruktorek, hamując zbyt gwałtowny podjazd do pomostu nowicjuszki, złamała rękę. Wypadek ten, na szczęście, nie pociągnął żadnych złych następstw.

Kierownictwo kursu sprawowali Adam Wolff i Kazimierz Dembowski.

Regaty Żeglarskie Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie.

W niedzielę, 12 października 1930 r. odbyły się regaty związkowe, urządzone przez Sekcję żeglarską K. W. „Wisła". Z powodu słabego wiatru (WSW) początek regat trzeba było odłożyć o 2 godziny. Pierwszy odbył się wyścig ogólny piątek, w którym rozgrywano po raz pierwszy nagrodę przechodnią ufundowaną świeżo przez Sekcję Żeglarską „Wisły". Puhar ten, oraz pierwszą nagrodę klasową zdobył p. A. Kiciński (Wisła). Drugą nagrodę wziął p. J. Lisicki (W. T. W.), trzecią — p. J. Wolffowa (A. Z. S.), czwartą zaś p. L. Lisicka (W. K. W.).

Drugie z rzędu startowały piętnastki wędrowne, zwyciężyła „Gdynia" pod sterem p. K. Mersona (W. Y. K.). Następnie w czasie chwilowego wzmocnienia się wiatru wyszły dziesiątki, to też ten start — jedyny — robił wrażenie prawdziwego startu, a nie mozolnego borykania się z prądem przy słabych podmuchach. W dziesiątkach wszystkie trzy nagrody przypadły zawodnikom W. Y. K. — zwyciężył p. M. Kusnerz na „Rybitwie" przed mjr. M. Osińskim („Wicher") i kpt. B. Krauzem („Delfin"). Następny start odbył się dopiero po ukończeniu wyścigu ogólnego piątek—był to wyścig piątek juniorów o nagrodę przechodnią S. Ż. „Wisły". Przypadnie ona klubowi, nie zawodnikowi, gdyż jedno zwycięstwo pozbawia żeglarza prawa startowania jako junior. Wobec tego, nagrodę zdobędzie klub, którego zawodnicy zwyciężą 4 razy (lub 3 razy z rzędu). Urządzenie tego wyścigu jest poważną zasługą „Wisły" — daje możność stawania z dobremi szansami młodym siłom, które w wyścigu ogólnym nie chcą jeszcze próbować sił, a równocześnie stanowi zachętę dla klubów, by dbały o szkolenie narybku żeglarskiego, na co zbyt mało zwraca się uwagę.

Tem bardziej cieszymy się z urządzenia wyścigu juniorów i zapewnienia mu trwałości ufundowaniem puharu przechodniego, że rok temu sami właśnie rzuciliśmy tę myśl, której urzeczywistnienie widzieliśmy w niedzielę. Zwyciężył w tym wyścigu p. Jan Zgliński (Wisła), drugi był p. Dzięcioł J. (Wisła), trzecim — p. Goniewska Alicja (W. K. W.). Żałować należy, że wiatr w czasie regat osłabł i młodzi żeglarze nie mogli w całej pełni wykazać swych umiejętności. Następnie odbył się wyścig dwudziestek piątek, w którym zwyciężył „Furkot" pod sterem p. Jadwigi Wolffowej (A. Z. S.). Ostatni wreszcie wyścig — piętnastek „nowych" również przyniósł zwycięstwo żeglarce, p. Lucynie Lisickiej (W. K. W.) na „Foce", po wyścigu trwającym z górą 2 godziny, co daje dostateczne świadectwo „siły" wiatru (należy dodać, że znak zwrotny stał zaraz powyżej Yacht - Klubu Polski).

Regaty omawiane są pierwszemi organizowanemi przez Sekcję Żeglarską K. W. „Wisły". Komisja regatowa pod kierownictwem komandora Potkańskiego zawiodła tylko w jednym punkcie: nie zapewniła sobie wiatru...

A. Wolff.



Członkowie Zarządu Klubu Wioślarskiego „Wisła" z nagrodami przeznaczonemi dla zwycięzców na regatach żeglarskich.



Młodzież szkolna podczas wakacyj, używała dowoli najrozkoszniejszego sportu — pływania.

Najlepsi pływacy europejscy.

Poniżej zamieszczamy listę najlepszych wyników, osiągniętych przez pływaków europejskich w roku bieżącym.

100 mtr. styl dowolny: Baranyi (Węgry) 0,58,4. Taris (Francja) 1.00.0, Schubert i Derichs (Niemcy), Coppieters (Belgja).

200 mtr. styl dowolny: Taris 2,14, Baranyi 2,15,4, Costoli (Italja) 2,20, Wannie II (Węgry), Schubert (Niemcy).

400 mtr. styl dowolny: Taris 5,02,7, Heinrich (Niemcy) 5,16, Halassy (Węgry) 5,20,4, Neitzel (Niemcy), Gambi (Italja).

1500 mtr. styl dowolny: Taris 21,06, Neitzel (Niemcy) 21,39, Gambi (Italja), Halassy (Węgry), Bode (Niemcy).

200 mtr. stylem piersiowym: Rheingold 2,54,2, Harling (Szwecja) 2,54,3, Koppen (Niemcy), Wunsch (Niemcy) i Schäfer (Austrja).

100 mtr. w stylu grzbietowym: Küppers (Niemcy) 1,11,4, Koller (Austrja) 1,12,8, Rödiger (Austrja), Nagy (Węgry), Schumburg (Niemcy).

Podaliśmy tylko pięciu pierwszych w każdej kategorji, w tabelce 10 najlepszych nie widać ani jednego nazwiska polskiego. Nawet Bocheński nie doczekał się tego zaszczytu.

Wioślarskie mistrzostwo świata.

W meczu wioślarskim o mistrz. świata dla zawodowców na trasie Putney — Mortlake na 4 mile ang. (6437 mtr). Phelds pokonał Barryego o 3 dług. Czas 22:48.

Zimowe zawody pływackie.

Zawody pływackie, rozegrane w basenie kasy chorych dn. 12 b. m. w Warszawie, dały wyniki następujące: 160 mtr. st. klas.: 1) Jurkowski 2:1, 2) Makowski; 80 mtr. st. klas. juniorzy: 1) Nesterowicz 1:04,8, 2) Mańko; 48 mtr. st. dow.: 1) Skwarski 26,9, 2) Olszewski; 48 mtr. st. dow. juniorzy: 1) Karpiński 28, 2) Kamiński; 48 mtr. nawznak: 1) Jaskólski 34,6, 2) Baranowski; 48 mtr. juniorzy: 1) Januszkiewicz 41,3, 2) Nesterowicz; trójbój dla instruktorów: 1) Nużyński (36 p.p.) wyniki: 80 mtr. st. klas.: 1:24, 32 mtr. st. dow. 19,8, 32 mtr. nawznak 29; 2) Sobociński (1 p. a. p.), 3) Kowalczyk (21 p. p.), skoki: 1) Remiszewski, 2) Gratkowski.

Pływacki rekord 86-letniej staruszki.

Z nowego Yorku donoszą, że 72-letnia Abby Steward Cooley dokonała niesłychanego wyczynu sportowego, płynąc bez wypoczynku z Prospect Beatch do Sperry Light (5 kilometrów).

Tę niezwykłą tężyznę fizyczną staruszki pobiła jednak 86-letnia Ella Herbert z miasteczka Pratville, w stanie Alabama, która grając w piłkę nożną ze swoimi wnukami, wywichnęła sobie biodro.

Najlepsi nasi mistrzowie pływaccy.

Pływackie mistrzostwa Polski rozgrywane są od roku 1922, czyli w r. bież. odbyły się one poraz dziewiąty.

Najwięcej tytułów w konkurencjach indywidualnych (z wyjątkiem sztafet) zdobyli: Maerz i Kajzerówna — po 9 mistrzostw, Kot — 8, Jurkowski i Kuncewicz — po 7, Szrajberówna i Schönfelr — po 5, Tratowa — 4, a Estreicherówna, Linderówna, Kratochwila i Dette — po 3 mistrzostwa.

BASENY PŁYWACKIE DLA SZKÓŁ

Pływanie jest sportem, który ze wszech miar zasługuje na jaknajwiększe rozpropagowanie w naszem społeczeństwie. Nikt już obecnie kopji nie kruszy w obronie poglądu, iż wartość jego jest nader wielka, a działanie i wpływ — wszechstronny, obecnie wchodzimy raczej w drugą fazę — tworzenia koncepcyj, jak zrealizować śmiały zamiar, aby przyswojenie sobie zasad pływania uczynić, jaknajbardziej dostępnem dla wszystkich.

Aby praca ta stała się naprawdę racjonalną, należy ją rozpocząć od podstaw, a więc od młodzieży. Dlaczego tak jest, nie będę teraz uzasadniać, zdaje się, iż to jest zbyteczne. Naukę pływania winny wziąć na siebie szkoły i to byłoby jedynym sposobem rozwiązującym tę sprawę, wobec zakazu należenia młodzieży do klubów sportowych. W tej formie, w jakiej obecnie odbywa się u nas nauka pływania, należy czekać na rezultaty chyba dziesiątki lat. Rozpoczynanie nauki pływania w końcu maja, przerwanie na okres wakacyjny i podejmowanie tego na jesień na przeciąg jednego miesiąca, we wrześniu, to zbyt powolna droga. Należy dać młodzieży możliwość nauki pływania w ciągu całego roku szkolnego, i to w warunkach naprawdę racjonalnych i zdrowotnych, a wtedy rezultaty będą wydatne.

Jaką drogą da się powyższe osiągnąć? Najlepszy sposób, aby każdy budynek szkolny posiadał własny basen kryty. Nie jest to myśl tak śmiała i nierealna, jakby się w pierwszej chwili zdawało ze względu na duże koszty, jakie wymaga wybudowanie basenu i jego utrzymanie. W Wiedniu, w szkole realnej w Hietzingu, wybudowano zimowy basen kosztem 13 tys. złotych, otrzymanych od opieki rodzicielskiej. Miał on wymiary skromne, ale zadanie swoje spełniał znakomicie, a to jest najważniejsze.

Posiadanie przez szkołę własnego basenu rozwiązuję problem nauki pływania w zupełności. Przedewszystkiem umożliwia przeprowadzenie tej nauki w ramach godzin szkolnych, a więc nie pociąga za sobą zamieszania i zakłócenia ustalonego porządku. Nie naraża również zdrowia młodzieży, przez wyjście z basenu na ulicę, a tem samem na chłód i niepogodę. Jeszcze jest jeden czynnik, o którym nie wolno zapominać: należy dać nauczycielowi odpowiednie warunki do pracy, w przeciwnym wypadku nie wykona on swych obowiązków sumiennie. Wiemy wszak, jak nader trudne jest przeprowadzenie masowej lekcji pływania. Niedobra akustyka, plusk wody i szum, jaki czynią pływacy, zmusza nauczyciela do silnego wytężenia głosu i do energicznego ujęcia swej gromadki, która okazuje daleko idące tendencje do zabawienia się w wodzie i do wyłamania się z pod rozkazu. Każdy, kto prowadzi naukę pływania, wie jaka ona jest trudna i jakiego wymaga wysiłku. Może to zniechęcić nawet najbardziej sumiennego nauczyciela i jaknajwiększego propagatora pływania. Nauka pływania jest dla kierownika samo przez się trudna, a więc należy dążyć, aby ją ułatwić, aby konieczne i nieuniknione zło zredukować do minimum.



Mniejszy basen 15 × 15 m, specjalnie na zimę



Start biegu 400 mtr. dla pań w pływalni przy ulicy Łazienkowskiej w Warszawie.

Basen szkolny należy budować bardzo umiejętnie. Musi on mieć takie wymiary, aby dostateczna ilość uczniów mogła z niego jednocześnie korzystać, w przeciwnym wypadku utrzymanie jego staje się zbyt kosztowne. Należy również zapewnić uczniom przejście z basenu do sal szkolnych, bez narażenia się na przeziębienie. Oczywistem jest, że i koszty budowy muszą być jaknajbardziej skromne, w przeciwnym wypadku żadna szkoła nie zdobędzie się na nie.

Bardzo celowo i umiejętnie obmyślony, a przytem uwzględniający wyżej wymienione postulaty, jest plan pływalni, zaprojektowany przez Kurta Wiessnera, twórcy naturalnej metody pływania, oraz architekta Medweda dla Instytutu Pedagogicznego przy uniwersytecie wiedeńskim.

Kosz projektowanego basenu jest obliczony na 700000 złotych. Korzystać jednocześnie może z niego 100 osób, co przy 10 godzinach dziennie wynosi 1000 osób. Odpowiednie obliczenie wykazuje, że basen zamortyzuje się w zupełności w ciągu 5—8 lat.

A teraz przyjrzyjmy się, jak umiejętnie jest basen rozplanowany. Długość jego wynosi 25 mtr., a szerokość tej części basenu, która została wydzielona na tory treningowe o powyższej długości — 5 mtr. Przy jednym z krótszych boków basenu wydzielona jest przestrzeń do skoków o głębokości 4 mtr. Tu znajdują się trampoliny o wysokości od 1 — 3 mtr. Pozostała część basenu podzielona jest na trzy części, przeznaczone do ćwiczeń. Te ostatnie, jakby małe baseniki, tworzą każde z nich oddzielną całość, które dają się oddzielnie zapełniać wodą i opróżniać i mają temperaturę od 4—6 st. wyższą, niż pozostała część basenu. Jest to bardzo właściwe, ponieważ służą one jako miejsce do ćwiczeń i zabaw, stanowiących wstęp do nauki pływania. Ścianki, oddzielające poszczególne części basenu, są masywne o szerokości umożliwiającej wykonywanie na nich ćwiczeń równoważnych, do czego też zostają wykorzystywane. W basenach do ćwiczeń temperatura wody wynosi 24—26 st. C., w dużym basenie 21 st., a temperatura powietrza 28 st. Aby uniknąć przeciągów, wietrzenie hali odbywa się tylko w górnej części, co również zostało uwzględnione we wszystkich innych ubikacjach. Światło jest również górne.

Odpowiednie urządzenia do uprzedniego umycia się przed wejściem do basenu, zostały również pomyślane w sposób nader celowy i praktyczny. Każda klasa, przychodząc na lekcję, otrzymuje do swego rozporządzenia garderobę. Stąd specjalnym przejściem zostają uczniowie wprowadzeni do łaźni, gdzie jest taka temperatura, któraby umożliwiła rozgrzanie się, a nawet doprowadziła do stanu słabego pocenia się. Stąd następuje przejście pod prysznice o temperaturze 30 st. C. Urządzenie pryszniców jest tego rodzaju, że woda spływając z góry, jednocześnie oblewa całą gromadkę, znajdującą się na pewnej przestrzeni. W następnej ubikacji odbywa się mycie płynnem mydłem, a stąd wiedzie przejście do basenu. W przejściu owem są umieszczone prysznice, z których woda spływa we wszystkich kierunkach o temperaturze na początku przejścia wynoszącej 25 st., w końcu 23 st. Po tych wszystkich korowodach młodzież jest dopiero odpowiednio rozgrzana i czysta. Cała ta procedura trwa od 5—7 min., a więc czasu nie traci się zbyt wiele.

Lekcja trwa 25—30 min, poczem młodzież opuszcza basen i pod kierunkiem nauczyciela wychodzi do następnych ubikacyj, aby się umyć i osuszyć. Wyjście jest obecnie całkiem inne, aby nie przeszkadzać wchodzącym. W przejściu znajduje się prysznic, spływający tylko zgóry o temperaturze 30 st. C. W sali do osuszania znajdują się prześcieradła. Stamtąd młodzież udaje się do sali o temperaturze 40 st. C., gdzie rozstawione są leżaki do odpoczynku, który trwa 5 min. Dopiero potem następuje ubieranie się i wyjście. Te ostatnie czynności trwają 15 min. W sumie lekcja trwa 50 min., z czego połowa przypada na naukę pływania, a reszta na czynności związane z myciem i ogólnem przygotowaniem. Czasu straconego bez użytku właściwie niema.

Powtarzam, o czem wspomniane zostało na wstępie, iż tylko przez uwzględnienie basenu pływackiego w budynku szkolnym możemy rozwiązać i usunąć trudności, związane z jaknajszerszem ogólnem rozpowszechnieniem pływania i przeprowadzeniem powyższego w ciągu całego roku szkolnego.

Jak widzimy, budowa basenu szkolnego wymaga uwzględnienia specjalnych postulatów, w przeciwnym wypadku nie spełni on swego zadania i będzie wymagał zbyt dużych środków. Podany tu projekt basenu jest tak obmyślony, iż wymaga małej obsługi, wystarczy 1 służący, który jest jednocześnie palaczem oraz tym, który wskazuje kabiny i utrzymuje porządek. Prysznice otwiera i zamyka nauczyciel, prowadzący młodzież, czem zyskuje się dużą oszczędność wody.

Aby sprawa budowania u nas basenów szkolnych stała się aktualna, należałoby na wstępie opracować typ wzorowego basenu szkolnego i wskazać na jego charakterystyczne właściwości, co zainteresowanym niezmiernie ułatwi zadanie. Należy dążyć usilnie do tego, aby w miarę budowania własnych gmachów szkolnych, basen zdobył prawo obywatelstwa na równi z salą gimnastyczną.

Mira Jakubowiczowa.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. **Konto w P. K. O. Nr. 6013.**

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

I L U S T R O W A N Y

TYGODNIK

SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
S P O R T U



F. STASZEWSKI

WARSZAWA
MAZOWIECKA 8.

TELEFON 70-85 P.K.O. 4-368

WYROBY WŁASNE